

AUTOMÓVEL

# Autoeuropa assume não ser possível prever nível produtivo

A Volkswagen está a apostar em veículos de nicho, cujos volumes são instáveis. “Temos de reagir”, diz Hinrichs.



**Andreas Hinrichs** | Fez ontem a sua primeira apresentação após a demissão de Jörn Reimers.

**Miguel Prado** miguelprado@mediafin.pt

O novo director-geral da Autoeuropa, Andreas Hinrichs, acredita que acabaram os tempos em que é possível prever com um ano de antecedência os níveis de produção dos 12 meses seguintes. “Temos de actuar no mercado e influir no volume diário [de produção]. Isso não é apenas na Autoeuropa. É válido para qualquer fabricante ou fornecedor do sector automóvel”, disse Hinrichs em declarações ao Jornal de Negócios, após a sua primeira apresentação à imprensa desde que substituiu, no mês passado, Jörn Reimers.

A preparação da Autoeuropa para em dois anos estar a produzir quatro veículos diferentes custa à Volkswagen 541 milhões de euros. É um imperativo estratégico da fábrica portuguesa, pois Andreas Hinrichs sublinhou a necessidade de Palmela flexibilizar a sua plataforma de produção. “Algo que podemos esquecer a partir de agora é sa-

bermos com um ano de antecedência quais serão os nossos volumes de produção. As coisas estão a mudar tão rápido... e temos de reagir. Podemos gostar ou não, mas é essa a realidade”, explicou.

Andreas Hinrichs salientou que está em curso uma mudança na vida da própria Volkswagen. “No futuro teremos cada vez mais produtos de nicho. Antes [no grupo] era muito simples: tínhamos apenas o Passat, o Golf e o Polo. E agora cada vez mais produtos estão a surgir, tradu-



**Estamos a lutar em várias direcções [para ter o quarto produto], mas ninguém nos dá um bom carro só por sermos bons colegas.**

**Andreas Hinrichs**  
Director-geral da Autoeuropa

zindo-se em picos de produção muito altos”, disse.

Hinrichs afirmou ontem que o Volkswagen Polo é apenas um de vários veículos que a Autoeuropa ambiciona ter na sua carteira de produtos, para adicionar ao Eos, ao Scirocco (que está em fase de lançamento) e aos monovolumes Sharan e Alhambra (que deverão ter um substituto a partir do próximo ano). O director-geral da Autoeuropa não quis, contudo, revelar que outras hipóteses estão em aberto para aquele que será o quarto produto da fábrica de Palmela a partir de 2010. Hinrichs disse apenas que poderá ser uma surpresa, um “carro melhor” que o Polo.

**Nova área para relacionamento com fornecedores da fábrica**

Andreas Hinrichs revelou ontem que a Autoeuropa acabou de criar um “escritório regional de fornecimentos”, uma estrutura local que, segundo o próprio, é inédita no gru-

po a nível europeu. Trata-se de um canal de apoio ao relacionamento com os fornecedores, que irá, entre outras coisas, procurar desenvolver competências específicas dos fornecedores portugueses.

O director-geral da Autoeuropa também chamou a atenção para a necessidade de as empresas portuguesas de componentes para automóveis apostarem em peças mais complexas, menos susceptíveis de serem produzidas em grande escala no Leste da Europa. E aí a engenharia e as universidades portuguesas poderão ter um papel relevante.

Hinrichs negou que haja problemas de qualidade dos carros que a fábrica está a produzir. “Estamos muito bem encaminhados em qualidade, produtividade e custos”, afirmou. Uma das prioridades agora é promover o Scirocco. No Verão a Volkswagen trará a Portugal perto de mil jornalistas estrangeiros para verem e experimentarem o novo carro da Autoeuropa.

## 5 perguntas a Andreas Hinrichs

**Por que acredita que a Autoeuropa terá um quarto produto em 2010?**

Por causa do desempenho que temos actualmente e também porque a forma como estamos a actuar requer a possibilidade de termos uma fábrica multi-produto. Estes dois factores-chave fazem-me estar certo de que no curto prazo teremos quatro produtos.

**Disse que Palmela pode produzir um carro melhor que o Volkswagen Polo. Na sua opinião o que é um carro melhor?**

Todos os carros têm vantagens e desvantagens. O Polo é também fabricado em Pamplona. Tem vantagens e desvantagens. Não digo que goste mais desta ou daquela opção. A única coisa que realmente nos interessa é chegar ao quarto produto.

**Seria melhor ter um carro que fosse produzido em exclusivo na Autoeuropa?**

Até os modelos exclusivos têm as suas desvantagens. Vamos ver o que acontece e no curto prazo saberemos que tipo de carro poderemos produzir.

**Jörn Reimers saiu porque não tinha uma boa relação com os trabalhadores. Já falou com eles?**

Falar com os colaboradores é um assunto do quotidiano. Não sei se houve grandes problemas em relação aos nossos colaboradores e o senhor Reimers. Penso que sobre isso houve muitos mal-entendidos. Não senti que a relação entre Reimers e os funcionários fosse tão má.

**Qual a sua relação com os trabalhadores?**

Vamos preparar encontros de comunicação no curto prazo, mas a maior parte dos colegas já me conhece do passado e este trabalho não é assim tão diferente.

TRANSPORTES

# Carris reforça ligações ao aeroporto da Portela

**Filipe Paiva Cardoso**  
filipecardoso@mediafin.pt

A Carris lançou ontem uma nova ligação ao aeroporto de Lisboa, o Aeroshuttle, com um trajecto focado nos principais hotéis da capital e nos pontos de maior afluência de passageiros vindos de fora, Gare do Oriente – ligações ferroviárias – e Sete Rios – rodoviárias. Este serviço vem complementar a oferta do Aerobus, serviço lançado pela Carris em 2005, que transporta 300 mil pessoas por ano de e para a infra-estrutura aeroportuária da Portela. “Há muito tempo que falávamos sobre a necessidade de reforçar a

mobilidade do aeroporto” disse Silva Rodrigues, presidente da Carris, ladeado por Guilhermino Rodrigues, o líder da ANA, gestora aeroportuária. O facto de as estimativas apontarem que “até 2011 o aeroporto de Lisboa deve crescer até aos 18 milhões de passageiros anuais” tornou este foco “essencial” e algo a que a Carris “não podia ficar indiferente”, segundo Silva Rodrigues.

O Aeroshuttle já esteve em funcionamento nas últimas quatro semanas, a título experimental, tendo transportado nesse período mil passageiros. As expectativas da transportadora apontam para uma média de “cinco mil passageiros men-

80%

Táxi ou carro

Só um quinto de viagens de/para o aeroporto são em transporte colectivo.

1

Milhão clientes

A Carris está prestes a totalizar um milhão de clientes no Aerobus.

sais” no final do ano, número que irá aumentando “à medida que o serviço for mais conhecido”. A empresa estima “que o ‘break-even’ deste investimento seja conseguido dentro de dois anos”.

Aliás, foi graças ao sucesso do Aerobus que foi possível investir nesta nova ligação assim como na renovação e reforço da frota adjudicada a estes serviços. Só este ano a Carris aplicou 600 mil euros para abrir a nova ligação de e para o aeroporto, sendo que no Verão de 2007 já tinham sido aplicados um milhão de euros neste serviço da CarrisTUR. O montante investido este ano visou em especial a aquisição de dois no-

vos autocarros, aumentando para 11 o total de viaturas nas ligações à Portela, “com uma idade média inferior a um ano”, diz a empresa.

Em Maio, a Carris espera celebrar o milhão de clientes transportados pela Aerobus, estimando um sucesso semelhante com a ligação agora lançada. O Aeroshuttle passará pela Gare do Oriente, Campo Grande, Entrecampos, Sete Rios, José Malhoa, São Sebastião e Castilho, tendo mais quatro paragens, trajecto que engloba 34 hotéis. Já o Aerobus passa por Entrecampos, Av. República, Saldanha, Marquês e termina no Cais do Sodré, com mais sete paragens, aeroporto incluído.